

## “PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRMEYE” KATILAN SÜRÜCÜLERİN, DEĞERLENDİRME SONRASI GÖRÜŞLERİ VE UYGULAMA HAKKINDAKİ YORUMLARI

**Yeşim YASAK**  
**Şule DOĞRUYUSEVER**  
**Eylem ŞENDAĞ**  
**Özlem OĞUZ**

Adres:

TŞOF-Psikoteknik: Sürücü Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi,

Menekşe 2 Sk., 16/1-2, Kızılay-ANKARA

Tel: 419 03 34-35, Faks: 419 03 36

e-posta: [yyasak@marketweb.net.tr](mailto:yyasak@marketweb.net.tr)

### ÖZET

Bu çalışmada; 1997 yılında yürürlüğe giren, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer alan, bazı sürücüler için zorunlu olan “psikoteknik değerlendirme” uygulamasına gönüllü olarak ya da çeşitli gerekçelerle katılan sürücülerin, uygulama sonrası görüşleri ve uygulama hakkındaki yorumları değerlendirilmiştir.

Türkiye’de yeni bir uygulama olan ve “güvenli” sürücüler ile “riskli” sürücüleri psikolojik açıdan tespit etmeyi sağlayan “psikoteknik değerlendirmeye”, TŞOF-Psikoteknik Merkezi’nde, 1998-2001 yılları arasında 4320 kişi katılmıştır. Değerlendirme üç aşamadan oluşmaktadır: Yaklaşık 2 saat süren sürücülük yeteneklerinin psikolojik taramasının yapıldığı birinci aşama, yaklaşık 1 saat süren ve trafik ortamına ilişkin kişilik ve tutumların değerlendirildiği testlerin uygulandığı ikinci aşama ve yaklaşık 20 dk süren yarı yapılandırılmış görüşmenin yapıldığı üçüncü aşama. Değerlendirme sonrası, sürücülerin bu değerlendirme hakkındaki görüşlerini ve yorumlarını belirlemek amacıyla bir anket uygulanmıştır. Gönüllü olarak ve kimlik bilgileri alınmadan uygulanan anketi 2192 sürücü doldurmuştur. İki bölümden oluşan anketin birinci bölümü bir açık uçlu sorudan oluşmaktadır ve kişinin uygulama hakkındaki duygu, düşünce ve önerisi sorulmaktadır. İkinci bölüm 8 sorudan oluşan likert tipi değerlendirme formudur. Birinci bölüm için içerik analizi yapılmıştır, ikinci bölümde verilen cevapların frekansları değerlendirilmiştir.

Sonuçlar, yapılan uygulamanın, sürücülere yansıyan yanı açısından tartışılmıştır.

**Anahtar sözcükler:** psikoteknik değerlendirme, trafik psikolojisi, sürücülük yetenekleri, güvenli sürücülük

## GİRİŞ

Trafik Psikolojisinin uygulamalarından biri olan sürücüler için psikoteknik değerlendirmenin amacı; kişinin trafik ortamında, kendisi ve diğer yol kullanıcıları için güvenli olup olmadığını trafik psikolojisi açısından değerlendirmek, sıklıkla kural ihlali yapan kişinin hangi psikolojik nedenlerle bu ihalleri yaptığını belirlemektir (Bukasa, Wenninger ve Yasak, 2000). Ağırlıklı olarak İspanya, Avusturya, Almanya, Macaristan gibi Batı ülkelerinde trafik güvenliğini insan faktörü açısından sağlamak için psikologlar tarafından uygulanmaktadır. Sadece bizim ülkemizde ve İspanya’da “psikoteknik değerlendirme” olarak adlandırılan sürücü seçimi ve değerlendirmesi, diğer ülkelerde “psikolojik değerlendirme” olarak adlandırılmaktadır (Bukasa ve ark., 2000; Blasco, 1995). Psikolojik değerlendirme genellikle iki temel psikolojik değerlendirmeyi kapsamaktadır: Sürücülük yeteneklerinin trafik psikolojisi açısından değerlendirilmesi ve trafiğe ilişkin sürücülük tutumlarının ve kişiliğinin trafik psikolojisi açısından değerlendirilmesi. Bu değerlendirmeler sonucu olumsuz olarak değerlendirilen sürücüler, ilgili “sürücü davranışı geliştirme programlarına” yönlendirilmekte, program sonrası tekrar psikolojik değerlendirmeye alınmaktadır.

Ülkemizde, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereği, hız ihlali yapanların, alkollü araç kullanırken yakalananların ve 100 ceza puanını ikinci kez dolduranların ehliyetleri belirli süreler için alıkonmakta ve süre sonunda iade edilmesi aşamasında “psikoteknik değerlendirme” ve psikiyatrik muayene zorunluluğu bulunmaktadır (2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 2002). Trafik suçlarının yanı sıra bünyesinde şoför çalıştıran kurum ve kuruluşlar, otobüs firmaları da şoför alımı sırasında ya da personelleri olan şoförlerin yıllık performans değerlendirmeleri kapsamında şoförlerini psikoteknik değerlendirmeye yollamaktadırlar. Bağlı bulunduğu yönetmelik (T.C. Resmi Gazete, 1997) gereği psikoteknik değerlendirme ülkemizde ağırlıklı olarak sürücülük yeteneklerinin trafik psikolojisi açısından değerlendirilmesi biçiminde yapılmaktadır. Değerlendirme sürecinde sürücünün, trafiğe ilişkin olarak, psikomotor yetenekler kapsamında tepki hızı ve el-ayak-göz koordinasyonu, zihinsel yetenekler kapsamında ise dikkat, anlama ve muhakeme, hız ve mesafe algılama, geniş görüş alanı içinde uyarı fark etme, şekil algılamada görsel süreklilik yetenekleri değerlendirilmektedir (Yasak, 1997). TŞOF-Psikoteknik Değerlendirme Merkezi’nde ayrıca bu yetenek testlerine ek olarak araştırmacılar tarafından Türk kültürüne uyarlama çalışmaları yapılan sürücülük tutumları, trafiğe ilişkin kişilik ve risk alma eğilimi ölçekleri kullanılmakta ve araştırmacılar tarafından geliştirilen yarı yapılandırılmış görüşme yapılmaktadır.

İlk yıllara oranla kamuoyu oldukça bilgi sahibi olsa da, 1998 yılından bu yana ülkemizde psikologlar tarafından yapılmakta olan “psikoteknik değerlendirme” uygulaması hala pek çok kişi tarafından ne olduğu bilinmeyen bir konudur. Sürücüler değerlendirme için merkezlere gelirken “delilik muayenesi” için geldiklerini düşünmekte ya da bir matbu formu imzalayıp, bu formu ilgili emniyet müdürlüklerine teslim ederek, ehliyetlerini “kesinlikle” geri alabileceklerini düşünmektedirler. Merkeze geldiklerinde ise uygulamanın, daha önce kendilerine bilgi verildiği halde, en az 2-2.5 saat süreceğini öğrendiklerinde oldukça tepki göstermektedirler. Zaman zaman profesyonel şoförler, testlere başlamadan önce, psikoteknik değerlendirmenin kendi şoförlük bilgilerini test eden bir uygulama olduğunu düşündükleri için, tepki göstermekte ve bazıları “benim, senin yaşı kadar şoförlüğüm var, beni sen nasıl ölçeceksin ki” deyip, öfkeli davranışlar içine girebilmektedirler. Dolayısıyla da, başta oldukça tepkili olan kişinin uygulama sonrası görüş ve düşünceleri oldukça önem kazanmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, psikoteknik değerlendirmeye girmeden önce kendisine kan testi yapılacağını düşündüğü için aç gelen, vücuduna elektrotlar bağlanacağını düşünen veya kendisine küfrederek “sinirinin ölçüleceğini” vb. düşünen, bu uygulamanın ilk temsilcilerinden günümüze kadar gelen sürücülerin, değerlendirme sonrasında ne düşündüğünü öğrenmek, görüş ve önerilerini değerlendirmektir. Diğer deyişle, bu güne kadar ki psikoteknik değerlendirme uygulamalarına ilişkin geribildirim almaktır.

## YÖNTEM

### Önekleme:

Çalışmaya, 1998-2001 yılları arasında, TŞOF-Psikoteknik Merkezi’nde psikoteknik değerlendirmeye katılan ve “değerlendirme sonrası anket formunu” doldurmayı, gönüllü olarak kabul eden 2192 sürücü katılmıştır. Çalışmaya katılan sürücülerin % 75.1’i bir firmada otobüs şoförü olarak çalışmakta

olduklarını beyan etmişlerdir. %1.2'si bir kurumda makam şoförü olarak çalışmakta olduklarını belirtmişlerdir. %9.6'sı Silahlı Kuvvetlerin çeşitli bölümlerinde uzman erbaş sürücü adayı olarak çalışmak amacıyla iş başvurusu gereği değerlendirmeye gelmişlerdir. %12.9'u Emniyet Genel Müdürlüğü'nde, özel donanımlı araçları kullanmak için gerekli olan polis memurlarının belirlenmesi kapsamında psikoteknik değerlendirmeye alınmışlardır. Çalışmaya katılanların % 1.2'si ise 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddeleri gereği ehliyeti alı konan ve ehliyetini geri almak için psikoteknik değerlendirme için başvuran sürücülerdir.

### Veri Toplama Aracı:

Çalışmada, araştırmacılar tarafından geliştirilen "değerlendirme sonrası görüş formu" kullanılmıştır. 1'i açık uçlu olmak üzere toplam 9 sorudan oluşan formdaki açık uçlu madde, 4 değerlendirmeci tarafından değerlendirilmiştir. Değerlendirmeciler arası tutarlık %65 olarak bulunmuştur. Formdaki 8 madde 1-4 tipi ölçek olarak hazırlanmıştır.

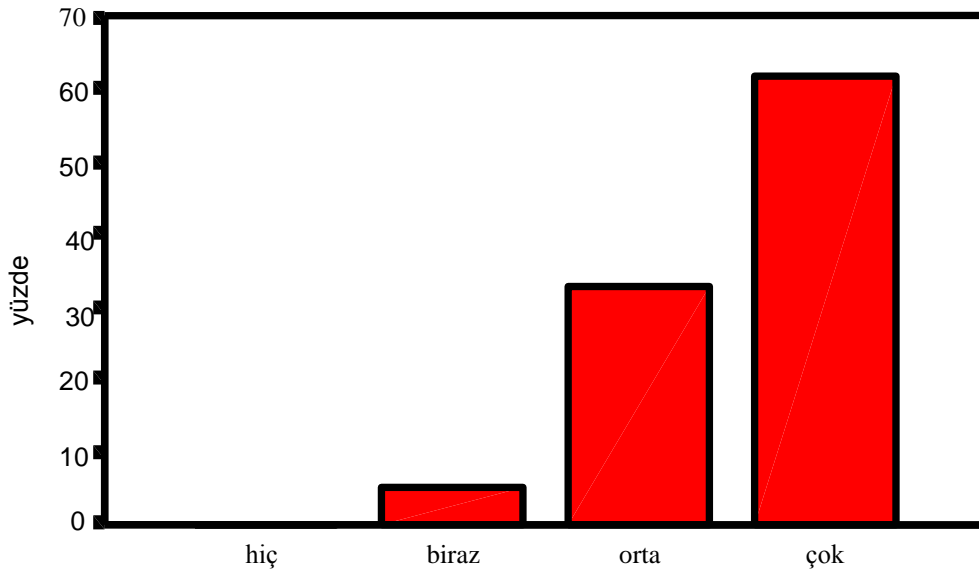
### İşlem

Psikoteknik değerlendirme uygulamasında, kabul eden sürücülere, değerlendirme sonrası, sürücülerin bu değerlendirme hakkındaki geribildirimlerini almak amacıyla hazırlanan anket bireysel olarak uygulanmıştır. Kişilerden kimlik bilgileri alınmamıştır. Uygulama yaklaşık 10 dk. sürmüştür.

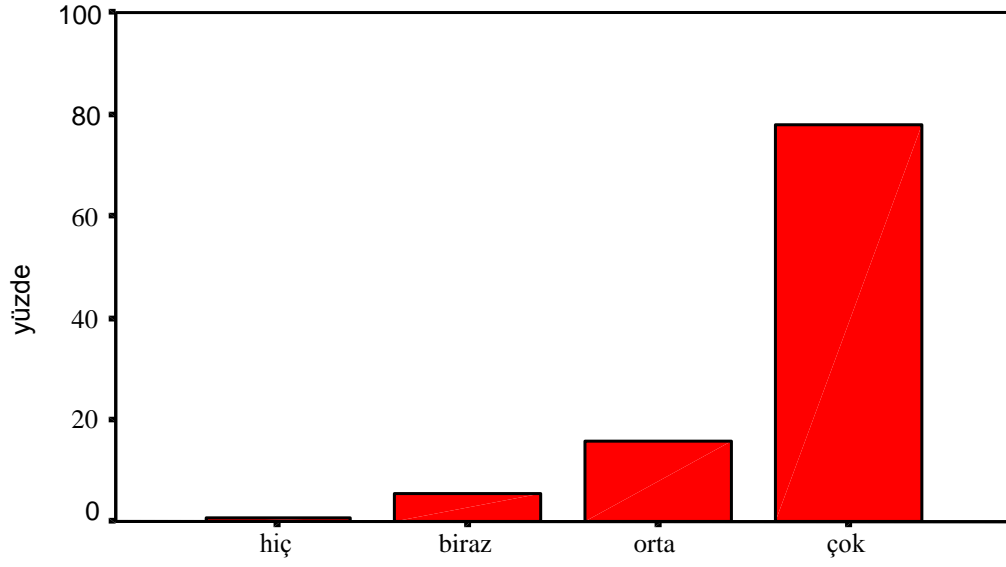
## BULGULAR

Değerlendirme Sonrası Görüş Formu'nda bulunan yedi soruya ait sonuçlar yüzdelerle Tablo1-Tablo7'de görülmektedir.

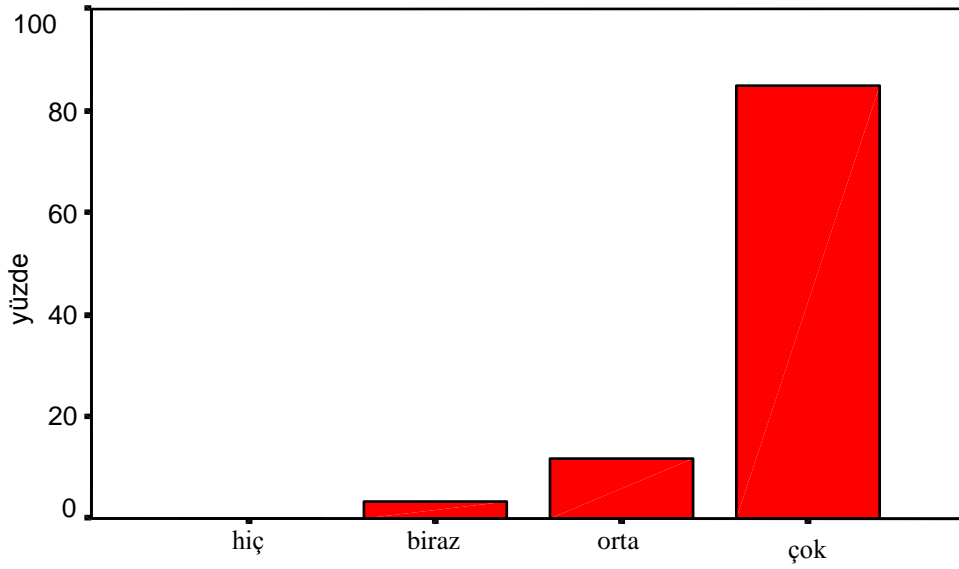
Tablo 1: Testlerin yönergeleri ne derece anlaşılırdı ?



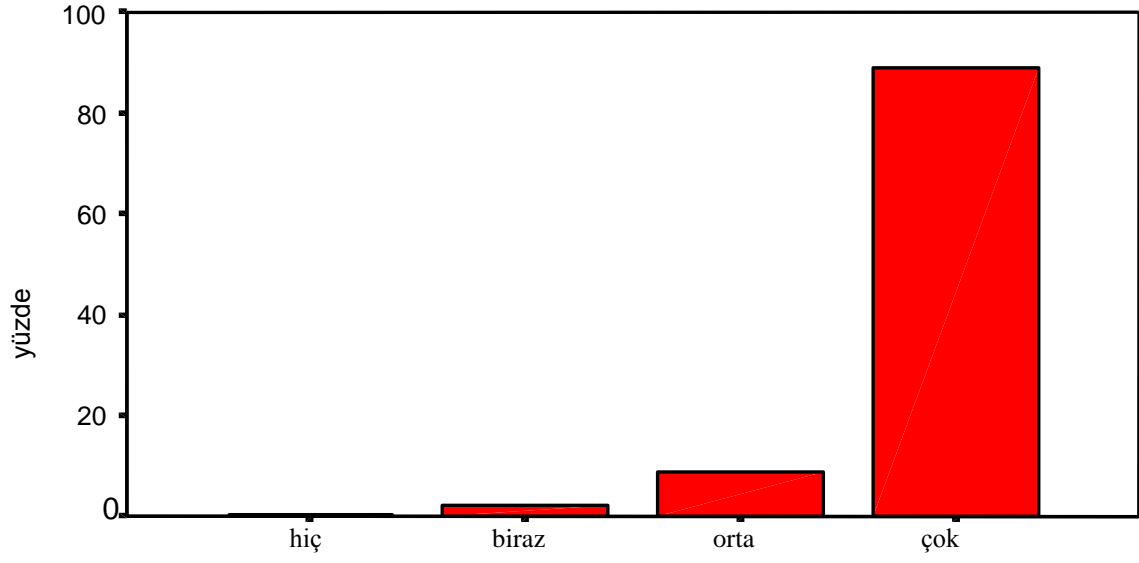
Tablo 2: Ekrandaki açıklamalar testleri anlamanıza ne derece yardımcı oldu?



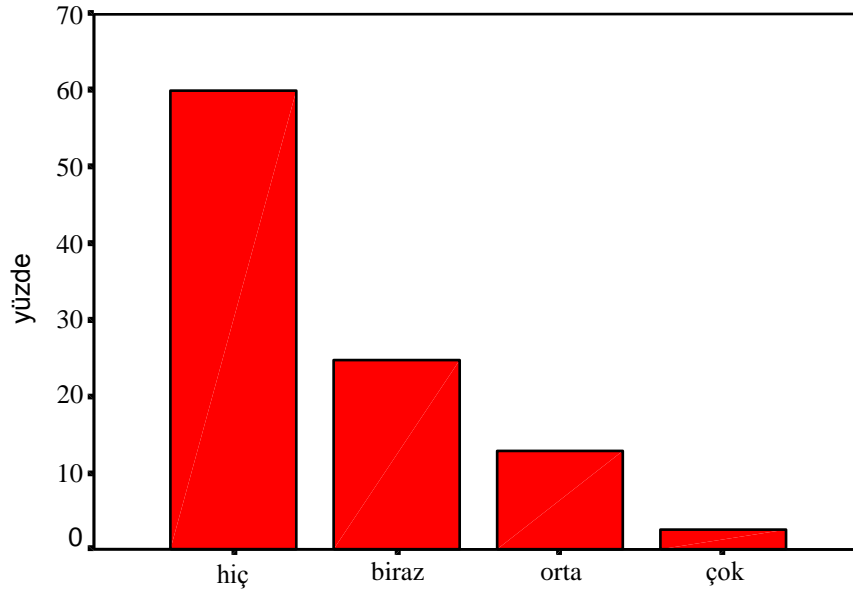
Tablo 3: Her test başlamadan önce yapılan denemeler testi anlamanıza ne derece yardımcı oldu?



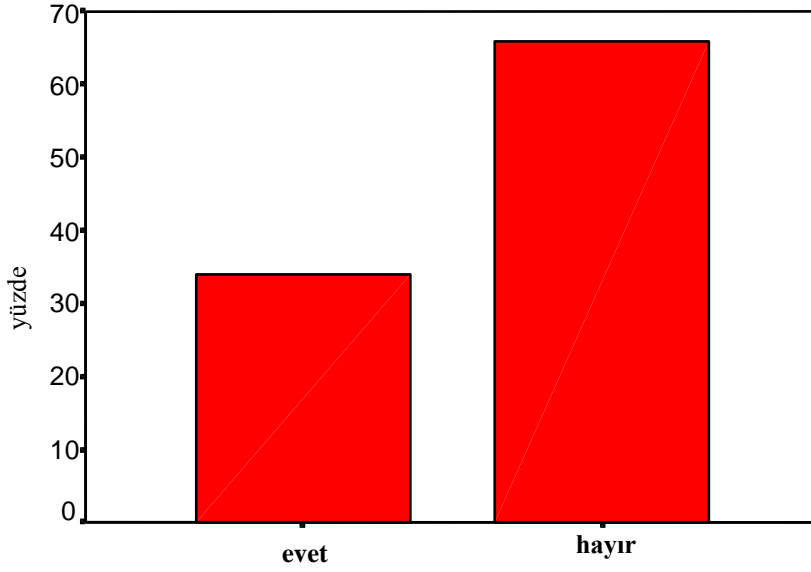
Tablo 4: Psikoloğun açıklamaları testleri anlamanızda ne derece yardımcı oldu?



Tablo 5: Bilgisayar kullanmayı biliyor musunuz?

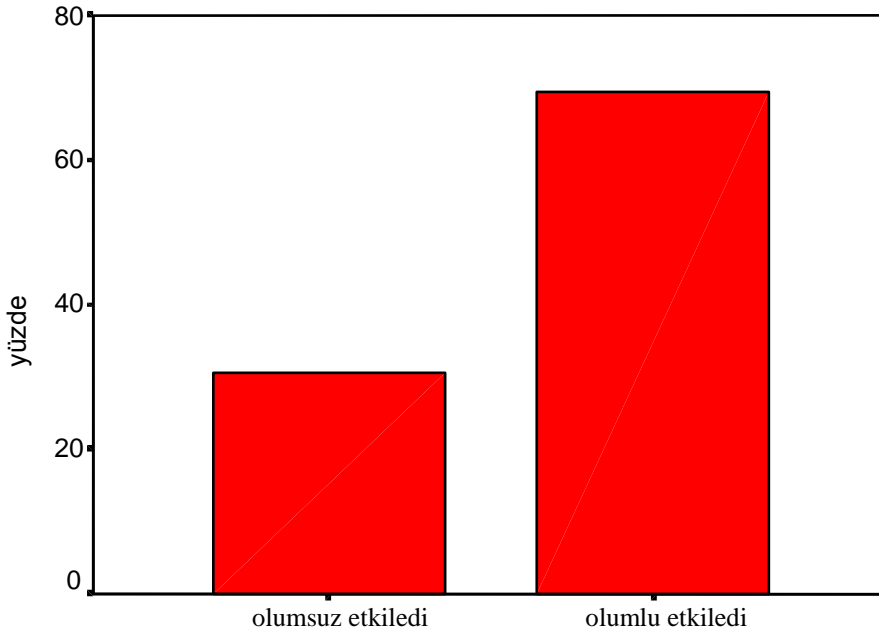


Tablo 6: Sizce testlerin bilgisayar ile yapılması sonuçlarınızı etkiledi mi?



Tablo 6'da da görüldüğü gibi çalışmaya katılan 2192 kişinin 732'si (%34'ü) psikoteknik değerlendirme uygulaması sırasında kullanılan yetenek testlerinin bilgisayar ile yapılmasının sonuçları etkilediğine inandığını belirtmiştir. Sonuçların hangi yönde etkilediğini düşündüklerini değerlendirmek amacı ile Tablo 7'de sonuçları görülen madde sürücülere sorulmuştur. Tablo'dan da görüldüğü gibi bilgisayardan etkilendiğini belirten kişilerin 211'i (%30.5) olumsuz etkilendiğini ifade ederken, 480 kişi (% 69.5) olumlu etkilendiğini belirtmiştir.

Tablo 7: Testlerin bilgisayar ile yapılması sizi ne yönde etkiledi?



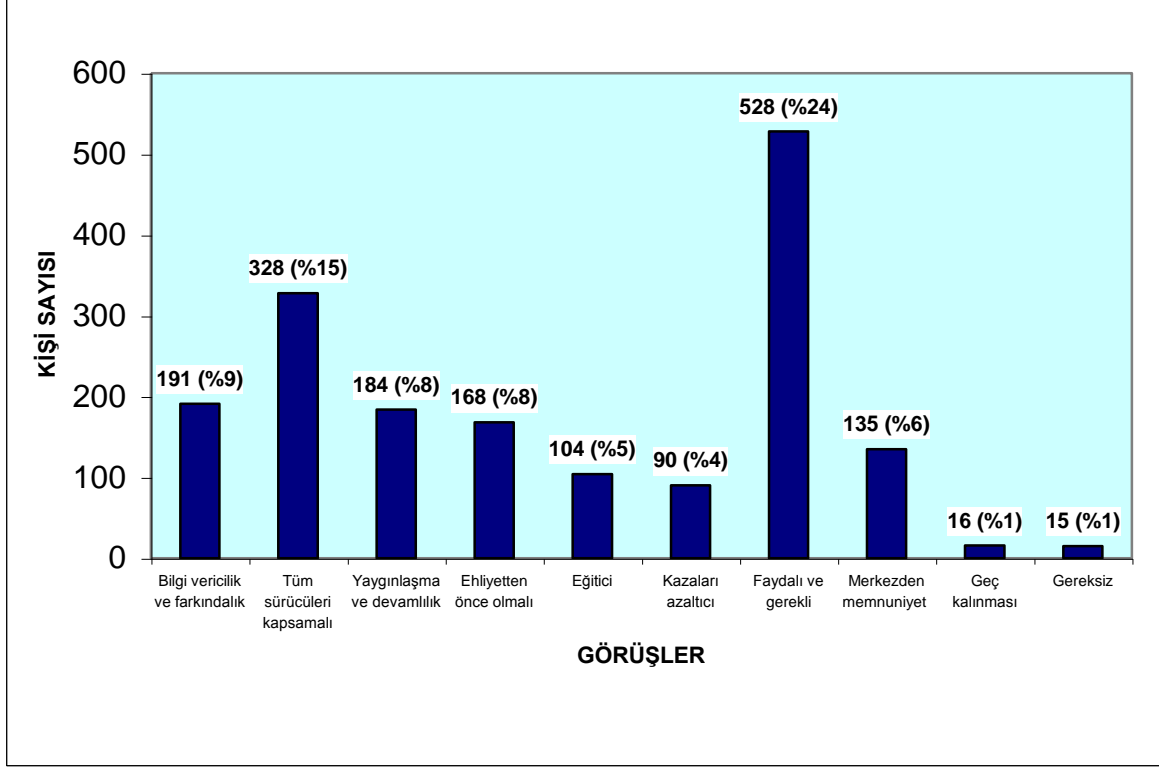
Değerlendirme Sonrası Görüş Formu'nda bu maddelere ek olarak ayrıca testlerdeki yönergeler hakkında (rahatlatıcı, motive edici, açık/anlaşılır, samimi/sıcak, ilginç) ve testlerin uygulandığı laboratuvar hakkında (sıcak, geniş, rahat, aydınlık, havadar) ne düşünüldüğü sorulmuştur. Çalışmaya katılan kişiler, testlerdeki yönergeleri rahatlatıcı (%80), biraz rahatlatıcı (%15), motive edici (%82.2), biraz motive edici (%14), anlaşılır (%81.2), biraz anlaşılır (%12.1), samimi (%83), biraz samimi (%11.4), ilginç (%76), biraz ilginç (%17.4) bulduklarını ifade ederlerken; yetenek testlerinin uygulandığı ve Resim 1'de görülen test cihazının bulunduğu laboratuvar hakkında ise bu laboratuvarı sıcak/biraz sıcak (% 94.8), geniş/biraz geniş (%89), rahat/biraz rahat (%98), aydınlık/biraz aydınlık (%97) ve havadar/biraz havadar (%93.1) bulduklarını ifade etmişlerdir.

Son olarak, çalışmaya katılan sürücülerden uygulama hakkındaki duygu, düşünce ve önerilerini kısaca yazmaları istenmiştir. Açık uçlu olarak sorulan bu sorunun içerik analizi sonuçları Tablo 8'de görülmektedir. Bu maddeye verilen cevaplar 10 kategoride gruplanmıştır:

- **“Bilgi vericilik ve farkındalık”** kategorisine örnek görüşler; “burada yapılan test ve araştırmalarda insan kendini değerlendirme fırsatı buluyor. Uygulamanın çok faydalı olduğuna inanıyor ve tüm sürücü meslektaşlarının bu uygulama sayesinde hatalarını göreceklarine ve daha dikkatli davranışlara yöneleceklerine inanıyorum.”, “Bu uygulamanın, sürücünün seyir halindeyken dikkatini ve reflekslerini ölçmede çok faydalı olduğuna inanıyorum. Aynı zamanda sürücünün kendi hatasını görmesinde de faydalı olduğunu zannediyorum.”;
- **“Tüm sürücülerini kapsamalı”** kategorisine örnek görüşler; “Devamlı trafikte olan sürücülerin bu tür uygulamalara katılmasını destekliyorum. Türkiye’de şoförlük yapan herkesin bu uygulamadan geçmesini diliyorum.”, “Bence bu uygulama tüm şoför arkadaşlara uygulanmalıdır.”;
- **“Uygulamanın devam etmesi ve yaygınlaşması gerektiği”** kategorisine örnek görüşler; “Bu uygulama Türkiye’nin her tarafında yaygınlaştırılmalı, yalnız büyük şehirlerde olmamalıdır.”, “Katılmış olduğum uygulamayı gayet olumlu buldum. Bu tür uygulamalar tüm illerde sürekli uygulanmalıdır.”;
- **“Ehliyet almadan önce uygulanmalı”** kategorisine örnek görüşler; “Ben bu uygulamanın bütün ehliyet alacak insanlara uygulanması ve bu testlerin sonucuna göre kullanabileceği sürücü belgesinin verilmesi taraftarıyım.”, “Güzel bir uygulamadır. Bu testler, ehliyet alınmadan önce yapılırsa kişinin ne kadar şoförlük yeteneğine sahip olduğu anlaşılır.”;
- **“Uygulamanın eğitici olduğunu belirtenler”** kategorisine giren örnek görüşler; “Benim için eğitici ve bilgilendirici bir uygulamadır. Böyle çalışmaların devamını temenni ederim.”, “Bu uygulama bence eğitim, kültür , hayata bakış açısından yararlı olabilecek bir uygulamadır. Bu uygulama, imkan olsa da ehliyet alınmadan önce yapılabilir. Çünkü kazaların başlıca nedenleri eğitim eksikliğidir.”;
- **“Uygulama sayesinde kazaların azalacağı”** görüşü kategorisine örnek; “Bu uygulamanın benim açımdan iyi geçtiğini inanıyorum. Ülkemizde olan ölümlü kazaların önlenmesi için her sürücünün bu testten geçmesini diliyorum.”, “Bu uygulamanın son derece güzel olduğuna inanıyorum, en azından trafik kazalarını azaltmak için sürücülerin böyle bir testten geçmesinin gerekli olduğuna inanıyorum.”;
- **“Uygulamanın faydalı ve gerekli olduğunu, güzel ve ilginç bulduklarını”** ifade edenlerin görüşlerine örnek; “Uygulama bence çok faydalıdır. Çünkü insan hayatı çok önemlidir. Tüm sürücülerin böyle bir uygulamadan geçmesi gerektiğini düşünüyorum.”, “Uygulamayı olumlu buluyorum, değişik ve eğlenceli olarak görüyorum ve daha da yaygınlaştırılmasının uygun olacağını düşünüyorum.”, “İnsanın kendisini tehlikeden ve can kaybından uzak bir ortamda test etmesi güzel bir olay.”, “Uygulama öncesi çok kaygılandım. Nasıl bir uygulama olduğunu bilmediğim için korktum, fakat uygulamanın oldukça rahatlatıcı olduğunu gördüm. Sürücülerin testlerden geçmesinin trafik için faydalı olacağı düşüncesindeyim.”;
- **“Merkeze ilişkin memnuniyet”** kategorisine örnek; “Burada çok sıcak bir ortamda karşılandım. Bizlere yardımcı olan arkadaşlar çok anlayışlılar. Bu test bence çok iyi çünkü bu güne kadar toplumda bizi bir şoför parçası olarak tanıdıklarımızı düşünüyorduk ama bu testle, sizin sayenizde bir yerlerde olduğumuzu anladık. Sizlere çok teşekkür ederim.”, “Türkiye’de böyle bir merkezin olacağına ihtimal vermiyordum. Çok güzel bir ortam. Keşke trafik ortamı da böyle olsa. Yani stressiz ve sağlıklı bir ortam. 24 saat trafikle iç içe biri olarak böyle bir merkezin ne kadar gerekli olduğunu uygulamaya katılınca daha iyi anladım. Burada eğitim ve hizmet veren herkese teşekkür ederim.”;
- **“Geç kalınmış bir uygulama”** kategorisine örnek; “Geç kalınmış bir uygulama fakat yine de güzel. Bence yurt çapında yapılması daha verimli olur.”, “Bu uygulama çok güzel ve yararlı, ama geç kalınmış. Bu uygulama daha önceden yapılmalıydı. Bu imkanı bize sağladığınız için çok teşekkür ederiz.”; son olarak,

- ***“Uygulamanın gereksiz olduğunun belirtildiği”*** kategoriye örnek; “Bu testlerin gerçek hayatla nasıl bir bağ kurabildiğini anlayamadım. Tabii ki testlerin iyi sonuçlar vereceğine inanıyorum ama bu uygulamanın faydalı olmayacağını düşünüyorum.” ve “Gereksiz buluyorum.” gibi görüşler verilebilir.

Tablo 8: Bu uygulama hakkındaki duygu, düşünce ve önerilerim.



Tablo 8’de de görüldüğü gibi çalışmaya katılan sürücülerin 528’i (%24) bu uygulamanın faydalı ve gerekli olduğunu belirtmiştir. Bu grubu, %15 ile (328 kişi) uygulamanın tüm sürücülerini kapsaması gerektiğini belirten görüşlerin yer aldığı kategori izlemektedir. 191 kişi (%9) testlerin bilgi verdiğini ve farkındalık yarattığını belirtirken, 16 kişi (% 1) uygulamanın geç kaldığını, 15 kişi (%1) ise bu uygulamanın gereksiz olduğunu ifade eden görüşler rapor etmişlerdir.

## TARTIŞMA

Bulgular genel olarak değerlendirildiğinde, sürücülerin TŞOF-Psikoteknik Merkezi’ndeki laboratuvar ortamına, fiziksel koşullara ilişkin bir memnuniyetsizlik yaşamadıkları, testlerin uygulanma biçiminden memnun oldukları görülmüştür. Benzer sonuçlar, aynı test sistemini kullanan Bukasa ve Wenninger (Bukasa ve ark., 2000) tarafından da saptanmıştır.

Açık uçlu madde analizinin sonucunda belirlenen kategoriler arasında “bilgi vericilik ve farkındalık” kategorisinde ifade edilen görüşler oldukça ilginçtir. Kişinin araba kullanırken farkında olmadan aktive olan ve potansiyel olarak kendinde var olan yeteneklerin düzeyini tespit etmek ve bu yeteneklere sahip olup olmayana ayırmak amacı ile kullanılan bu test bataryasının, eğitici olduğunun ve kişinin yetenekleri hakkında farkındalık sağladığının düşünülmesi ve birçok kişinin de bu görüşte olması dikkat çekicidir. Bazı sürücüler bu görüşlerini bizzat sözel olarak araştırmacılara ayrıca aktarmışlardır. Örneğin, 66 yaşında olan bir sürücü, stres altındaki tepki kapasitesinin değerlendirildiği testte ne yapması gerektiğini anladığı halde uyarıların hızına ayak uyduramadığını, tepki vermesi gereken uyarılara yetişemediğini, bu nedenle artık reflekslerinin zayıfladığının farkına vardığını söylemiştir. Bir başka sürücü, kendisine bilgi verildiği halde değerlendirmeye, yorgun ve uykusuz katıldığını ve monoton bir

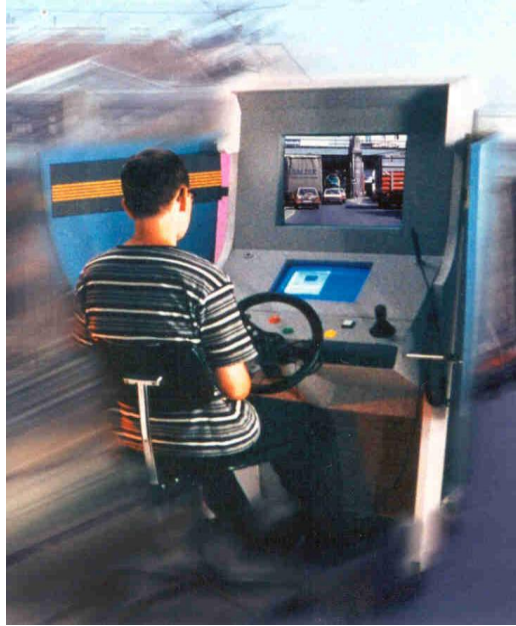


ortamda dikkat ve konsantrasyon kapasitesinin değerlendirildiği testte oldukça zorlandığını ve iyice uykusu geldiği için “bu basit testte bile” zorlandığını, bu nedenle bu testin, yorgun ve uykusuz uzun yola çıkmaması gerektiği konusunda kendisini eğittiğini ifade etmiştir.

Dikkati çeken bir diğer nokta ise kişilerin %35’inin, testlerin bilgisayar ile yapılıyor olmasının kendilerini olumsuz yönde etkilediğini söylemeleridir. Bazı sürücüler bu olumsuz etkiyi, “biz şoför adamız, bilgisayarla ne işimiz olur, hayatımızda hiç bilgisayara dokunmadık” diyerek ifade ederken, bazı sürücüler de test cihazını bilgisayar oyunlarına benzeterek, “bilseydim küçük oğlumu getirirdim onun bilgisayar oyunları ile arası iyi” şeklinde ifade etmişlerdir. Bu görüşlerin, teste katılıma ilişkin motivasyon ile ya da performans kaygıları, yeterince iyi yapamadığını ya da başarısız olduğunu düşünme gibi etkenlerle ilgisi olduğu düşünülmektedir. Ancak yine bu görüşler üzerine, değerlendirmeye başlamadan önce kişileri teste hazırlamak amacıyla verilen yönerge yenilenmiştir. Yönergeye bazı eklemeler yapılarak, bu uygulamanın kişinin bilgisayar bilip bilmemesiyle ilgisinin olmadığı, birkaç düğme ve pedal kullanılacağı ve bunların da nasıl kullanacaklarının öğretileceği, bilgisayarın kişinin tepkilerini milisaniyelerle ve anında kaydetmek ve standart bir biçimde uygulama kolaylığı sağlamak için gerekli olduğu vurgulanmaya başlanmıştır. Sonuç olarak kişilerin bu açıklamalar sayesinde daha rahat test sürecine katıldığı gözlenmiştir. Konu ile ilgili sürücülerin görüş, duygu ve düşünceleri alınmaya devam edilmektedir.

## KAYNAKLAR

- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği. (2002). Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu yayını. Ankara: Plaka Matbaacılık Tic. Ve San. A.Ş.
- Blasco, R.D. (1995). Trafik psikolojisi ve yol güvenliği: İspanya örneği. (çev.) Yeşim Yasak. Türk Psikoloji Bülteni, (3), 18-21.
- Bukasa, B., Wenninger, U. ve Yasak, Y. (2000). Sürücü Seçimi. XI. Ulusal Psikoloji Kongresi’nde düzenlenen çalışma grubu. 18-19 Eylül 2000. Ege Üniversitesi, İzmir.
- Psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi, T.C. Resmi Gazete 1997, 23053; 393-465.
- Yasak, Y. (1997). Psikoteknik değerlendirme ile ilgili son yasal gelişmeler. Türk Psikoloji Bülteni, (3), 7, 20-23.



**Resim 1: Psikoteknik değerlendirme uygulaması sırasında kullanılan test cihazı görüntüsü.**